

米軍事故調査報告書の概要

1 調査結果

米側は、調査において、入手した証拠を基に、米海兵隊普天間飛行場所属のMV-22 オスプレイ（以下「オスプレイ」という。）は通常の訓練任務中、その右のプロペラがMC-130J 空中給油機（以下「MC-130」という。）のドローク（給油口）と空中で接触し、その後制御された動力飛行により意図的に着水を行ったと結論付けた。機体の不具合又は整備不良が本件事故の要因となる兆候はなかった。

2 発生日時

平成28年12月13日（火）21時29分頃

3 着水場所

沖縄県の東海岸沖合（国頭郡東村の南東2海里）

4 状況

- ・ オスプレイが所属する飛行隊及び搭乗員は、当日の飛行全体のリスクを「低」と評価していた。
- ・ オスプレイのパイロットと搭乗員は、本件事故の前夜に少なくとも12時間の休息をとっており、事故につながる疲労やストレスの兆候は見られなかった。
- ・ オスプレイのパイロットは、飛行訓練及び空中給油活動を行う有効な資格を有していた。搭乗員は、いずれも訓練に対する適格性を有し、自らの任務遂行能力や専門的技術に対する懸念が全くない、有効な資格を有するクルーチーフであった。
- ・ 平成28年12月13日の夜、オスプレイは、MC-130とともに、高度1500～1800フィート（約460～550m）で北方に向けて空中給油訓練を開始した。当時の天候は、地上2000～2500フィート（約600～760m）で所々に雲があり、オスプレイの計器によれば、風速20～30ノット（約10～15m/秒）の北風が吹いていた。
- ・ オスプレイは、MC-130のドロークへの接続が何度か不調に終わった後、2

1時9分頃、残燃料についての機体の警告（搭乗員に対し、理想的な着陸燃料量で着陸するため、直ちに目標の飛行場に帰投するよう注意喚起するもの）を受け、MC-130に対し、普天間飛行場のある南方へ方向転換するよう要請した。オスプレイは、普天間飛行場に向かう間も、給油を受けるべくMC-130との接続を試みることにした。

- ・ 21時18分頃、オスプレイが最後にMC-130のドロッグへの接続を試みた際、オスプレイのパイロットは出力を上げ過ぎたことに気づき、直ちに出力を下げたが、MC-130との正常な距離を保つことができなかった。その時、MC-130のドロッグが下降し、その後上昇して右方に動き、オスプレイの右のプロペラと接触した。オスプレイは、MC-130から空中給油を直ちに終了し、給油機から離れるよう指示を受けた。
- ・ オスプレイの搭乗員は、機体の大きな振動により、バランスのとれた飛行を維持することが困難との認識であった。
- ・ オスプレイのパイロットは、左右非対称の推進力を悪化させたくないと考え、固定翼モードを維持した。
- ・ 沖縄本島に近付いた際、オスプレイのパイロットは、人や財産の上空を避けるため、海岸沿いを飛行していたが、途中、高度及び速度を維持し、安全な飛行を継続することが困難であると認識し、21時29分頃、着水態勢をとり、制御された緊急着水を行った。

5 被害状況

- ・ 機体は全損。
- ・ 日本の民間人及び財産への被害はなし。